

Anlage 3

Stellungnahmen Vereinbarkeit mit der Landesplanung und Raumordnung

1. Stellungnahme Regierung von Oberbayern,
2. Schreiben der Stadt Freising an StMWi mit Antwortschreiben von StMWi
3. Stellungnahme der FMG

Anlage 3.1

Von: Brandtner, Stefanie (Reg OB) <Stefanie.Brandtner@reg-ob.bayern.de>

Gesendet: Freitag, 14. Oktober 2022 07:30

An: Schelle Barbara <barbara.schelle@freising.de>

Betreff: AW: 2022-08-31_FS-61_MUCC_Raumordnung

Sehr geehrte Frau Schelle,

Vielen Dank für die übermittelten Projektunterlagen für das geplante multifunktionale Konzert- und Kongresszentrum.

Hierzu können wir mitteilen, dass es sich bei den dargelegten Planungen nicht um ein erheblich überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, für das die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich ist.

Die höhere Landesplanungsbehörde wird im Rahmen der Beteiligungsverfahren des erforderlichen Bauleitplanverfahrens gem. Art. 27 BayLplG eine landesplanerische Stellungnahme abgeben.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Stefanie Brandtner

Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 24.2 - Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Maximilianstraße 39
80538 München

Von: barbara.schelle@freising.de

Gesendet: Mittwoch, 31. August 2022 13:08:12 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien

An: Raumordnung.Region10.14 (Reg OB)

Cc: brigitte.moessner@freising.de; gerhard.koch@freising.de

Betreff: 2022-08-31_FS-61_MUCC_Raumordnung

Sehr geehrte Frau von Löffelholz,

wie am 29. August kurz besprochen, erhalten Sie in den Anlagen die Informationen zur geplanten Konzertarena auf Freisinger Flur, sowie die Beschlussvorlagen für Stadtrat vom 6. April 22 und Planungsausschuss vom 27. Juli 22. Beide Vorlagen wurden mehrheitlich beschlossen.

Wir bitten Sie daher höflich um Ihre Einschätzung, ob aus Sicht der Regierung ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden soll, oder ob das Vorhaben im Zuge der vorhabensbezogenen Bauleitplanungen entsprechend auf die Belange der Raumverträglichkeit und auf Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung überprüft wird.

In einem nächsten Schritt werden wir zu einem Scoping Termin einladen, der voraussichtlich im November stattfinden wird, um auch diese Fragen zu erörtern.

Herzliche Grüße

Barbara Schelle
Stadtbaumeisterin



Stadt Freising
Bau- und Planungsreferat
Amtsgerichtsgasse 1
85354 Freising
Tel.: 08161/54 – 46100



DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT FREISING

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
Referat 102
Referatsleiterin MRin Christine Herrgott
Prinzregentenstraße 28
80538 München

vorab per Email an christine.herrgott@stmwi.bayern.de

Freising, 12.08.2021

**Abstimmung zur Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen für das
MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum Freising/
Flughafen München
zugleich:
Hinweis auf Feuerwehrausbildungszentrum/Katastrophenschutzzentrum**

Sehr geehrte Frau Herrgott,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Freising befasst sich seit einiger Zeit mit dem Projekt MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum in unmittelbarer Nähe zum Flughafen München. Angesichts der Lage des geplanten Vorhabens im Vorranggebiet des Flughafens München bitte ich um eine Vorabstimmung zu dem mit der Planung des konkreten Vorhabens potentiell konfligierenden Ziel der Landesplanung, bevor im nächsten Schritt der Rat der Stadt Freising über die Aufstellung eines Bebauungsplans befinden wird.

Als Oberbürgermeister der Stadt Freising unterstütze ich das Vorhaben und seine Ansiedlung am geplanten Standort ausdrücklich. Das Projekt wird positive Auswirkungen und deutliche Impulse für Kultur, Wirtschaft und Beherbergungsgewerbe haben – sowohl örtlich wie auch regional. Das Vorhaben lässt das Entstehen von Synergieeffekten am vorgesehenen Standort mit dem Flughafen München erwarten, wie insb. die gemeinsame Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur, bspw. Fernwärmenetz, Energienetz, den Parkflächen und Parkhäusern sowie zusätzlichen Beherbergungsmöglichkeiten.

Ich befinde mich mit den Geschäftsführen der Flughafen München GmbH („**FMG**“) und des potenziellen Vorhabenträgers im engen und stetigem Austausch zu diesem Vorhaben. Das Vorhaben wird von der FMG positiv bewertet. Ein gesondertes Schreiben wird Ihnen die FMG übermitteln.

Zu dem geplanten Vorhaben darf ich Ihnen folgende Informationen bzw. Einschätzungen geben:

1. Die SWMUNICH Gruppe, Freising, („**SWMUNICH**“) beabsichtigt, auf einem unmittelbar an das planfestgestellte Gelände des Flughafens München angrenzenden Grundstück das Projekt MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum („**MUCcc**“) zu errichten und langfristig zu betreiben. Für diese Fläche gilt derzeit der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ mit Festsetzung von Flächen für Landwirtschaft und Wald. Die Veranstaltungsstätte soll nationale und internationale Konzerte und Kongresse nach Bayern holen und hierfür die bestmögliche Infrastruktur bieten. Das MUCcc soll flexibel und multifunktional bis zu rd. 20.000 Besucher pro Veranstaltung aufnehmen können. Geplant ist schwerpunktmäßig die Veranstaltung von Live-Veranstaltungen wie bspw. Konzerte und TV-Produktionen. Zusätzlich ist die Errichtung eines Hotels und eines Parkhauses zur Sicherung des betrieblichen Ablaufs vorgesehen. Die ungefähre Lage des Vorhabengrundstücks ergibt sich aus dem in **Anlage 1** beigefügten Lageplan.
2. Das Grundstück befindet sich derzeit im Eigentum der FMG. SWMUNICH beabsichtigt den Erwerb des Grundstücks von der FMG. Die Geschäftsführung der FMG unterstützt das Projekt MUCcc und sieht langfristige Vorteile sowie Synergie- und Kooperationseffekte für den Flughafen München. Die geplanten Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen wirken sich langfristig positiv auf die Qualität, die Kapazität und die Leistungsfähigkeit des Flughafens und seiner Infrastruktur aus.
3. Die SWMUNICH hat ein Verkehrs- und Parkraumkonzept vorgestellt, das u.a. die Schaffung fußläufiger Verbindungen zum Flughafengelände vorsieht, die Nutzung bereits vorhandener Flughafeninfrastruktur (wie beispielsweise Parkinfrastruktur) ermöglicht und somit eine Mehrfachnutzung zulässt. Dies ist auch unter ökologischen Gesichtspunkten zu begrüßen. Der Stellplatzbedarf wird in Kooperation mit der FMG u.a. durch Mitbenutzung der bereits vorhandenen Parkhäuser gedeckt.

4. Zur Sicherstellung der Masterplanung des Flughafens München wurde durch die SWMUNICH ein Wettbewerb mit erfahrenen nationalen und internationalen Architektenbüros und einer renommierten Jury mit Vertretern der FMG, der Stadt Freising sowie Mitgliedern der Gestaltungsbeiräte des Flughafen München und der Stadt Freising durchgeführt. Der erstprämierte Entwurf des Architekturbüros POPULOUS Architects, London, zeigt ein hochwertiges städtebauliches und architektonisches Konzept. Gleichzeitig ermöglicht der Entwurf die Zielsetzung des Vorhabenträgers, dass das MUCcc nach Einschätzung des Vorhabenträgers die nachhaltigste Veranstaltungsstätte in Deutschland wird.

Die planerischen Vorgaben der Bayerischen Staatsregierung im aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm des Freistaats Bayern von 2013 in der Fassung der letzten Fortschreibung 2019 („LEP“) gebieten eine möglichst frühzeitige Abstimmung mit Ihrem Haus. Angesichts der Lage des geplanten Vorhabens in der Erweiterungszone des Flughafengebiets bitte ich um eine Vorabstimmung. In diesem Zusammenhang darf ich auch darauf hinweisen, dass im Bereich der ehemaligen Hofstelle des Kammermüllerhof an der B 301, nordöstlich des für das Vorhaben von SWMunich vorgesehenen Grundstück, eine Gemeinbedarfsfläche für ein Feuerwehrausbildungszentrum und das Katastrophenschutzzentrum des Landkreises ausgewiesen werden soll. Zur Verdeutlichung dieses Projektes darf ich auf das mir aktuell vom Landrat des Landkreises Freising zugeleitete Schreiben mit Lageplan vom 10.8.2021 (**Anlage 2**) verweisen. Das Ergebnis dieser Vorabstimmung wird die Stadt Freising den weiteren Planungsschritten zugrunde legen und den Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans in ihren städtischen Gremien beraten.

- a) Im derzeitig gültigen LEP für den Freistaat Bayern wird unter Ziffer 4.5.1. folgendes Ziel vorgegeben:

„Die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche ist als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt.“

Zur Begründung des Ziels wird u.a. ausgeführt:

„In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen.“

Angesichts des Umfangs des geplanten Vorhabens und des überörtlichen Einzugsbereichs geht die Stadt Freising davon aus, dass es sich um ein raumbedeutsames Vorhaben handelt.

b) Das geplante Vorhaben konkurriert nicht mit der weiteren Entwicklung des Flughafens München, sondern vermag ihn sogar im Gegenteil zu fördern und zu stärken. Damit besteht kein Widerspruch zur o.g. Zielvorgabe des LEP.

- Die Lage des Vorhabengrundstücks am westlichen Rand des planfestgestellten Flughafengebiets zwischen Zentralallee (südlich) und Freisinger Allee (nördlich) und der bereits durch die Planfeststellungsbeschlüsse zugelassene Bebauungszusammenhang führen dazu, dass die FMG auf diesem Flurstück selbst keine unmittelbar dem Luftverkehr dienenden Anlagen sinnvoll errichten kann, zumal die Lage auch dauerhaft keinen direkten Zugang zu den Sicherheitsbereichen des Flughafens (Start-/Landebahnen, Terminals etc.) ermöglicht. Auf die unmittelbare Leistungsfähigkeit des Flughafens hat das Vorhaben daher weder zum jetzigen Zeitpunkt noch zukünftig relevanten Einfluss.
- Am vorgesehenen Standort bestehen auch nach Auskunft des Flughafen München keine flughafenspezifischen Planungen für luftverkehrliche Anlagen. Auf das Schreiben der FMG vom 10.8.2021 darf ergänzend verwiesen werden.
- Das geplante Vorhaben spricht in der Region einen großen potentiellen Besucherkreis an. Durch die gute Erreichbarkeit mit ÖPNV, Bus, Auto, Fahrrad und Flugzeug sind positive Impulse für das Projekt und damit für den Standort Flughafen München zu erwarten. Der Standort Flughafen wird durch dieses neue, attraktive Angebot weiter gestärkt und damit national und international wettbewerbsfähiger, was sich zudem langfristig auf den „5-Sterne-Status“ des Flughafen München auswirken wird.
- Das Vorhaben wird die Attraktivität des Flughafens (beispielsweise für Mitarbeiter, den Flughafen, angesiedelte Unternehmen sowie Dienstleister und Reisende) stärken und sich national und international imagebildend auswirken.
- Die Gesellschafter der FMG sind über das Vorhaben und die damit verbundenen Entwicklungsperspektiven informiert und werden in Kürze über den Verkauf des Grundstücks an die SWMUNICH beraten.
- Die Fläche des Vorhabengrundstücks beträgt rd. 75.000 m², wovon gemäß derzeitigem Planungskonzept weniger als die Hälfte mit Gebäuden bebaut werden soll. Die verbleibenden Flächen auf dem Vorhabengrundstück sollen als hochwertige Park- und Naturlandschaft sowie für Erschließungsfläche ausgebaut werden und somit auch den angrenzenden Mitarbeitern und den Gästen des Flughafens auch zum Verweilen und Erholen zur Verfügung

stehen. Die Grundfläche entspricht rd. 0,1% des Vorranggebiets Flughafen München (rd. 40 km²) gemäß Landesentwicklungsplan des Freistaats Bayern.

- Schließlich soll das Vorhaben in einer sehr modernen und landschaftsschonenden Art ausgeführt werden, die nach meiner Auffassung künftig an Bedeutung gewinnen wird und die durch die Verwendung von ökologischen Baumaterialien und durch besondere Betonung der Nachhaltigkeit (auch im Betrieb) eine Art „Leuchtturmfunktion“ für Vorhaben ähnlicher Größe sowohl national als auch international ausfüllen kann.

Aus den dargelegten Gründen ist das geplante Vorhaben mit den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms vereinbar. Im Hinblick auf das Ausbildungszentrum darf ich auf die bisherigen Abstimmungen verweisen.

Ich bitte Sie um Mitteilung, ob diese Einschätzung seitens des StMWi geteilt wird.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit persönlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen




Tobias Eschenbacher
Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Freising

Anlagen



Maßstab 1:2000



0 10 30 60 Meter

Vervielfältigung nur in analoger Form für den eigenen Gebrauch.
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet.

Aufnahmedatum Luftbild: 22.04.2020



**Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung
Freising**
Dornberg 20
85354 Freising

Flurstück: 2723/11
Gemarkung: Freising

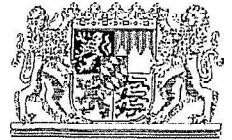
Gemeinde: Große Kreisstadt Freising
Landkreis: Freising
Bezirk: Oberbayern

**Auszug aus dem
Liegenschaftskataster**

Flurkarte mit Digitalem Orthophoto 1:2000

Erstellt am 12.08.2021

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie



Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung
und Energie, 80525 München

per E-Mail

Stadt Freising
Herrn Oberbürgermeister Tobias
Eschenbacher
Obere Hauptstraße 2
85354 Freising

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
12.08.2021

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
StMWi-102-8592f/3/3

München,
12.01.2022

**Abstimmung zur Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen für das
MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum Freising/
Flughafen München
zugleich:
Hinweis auf Feuerwehrausbildungs- und Katastrophenschutzzentrum**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12. August 2021 in dem Sie mich um eine Vorabstimmung zur Schaffung von planungsrechtlichen Grundlagen für das von der SW Munich Real Estate GmbH geplante multifunktionale Konzert- und Kongresszentrum (MUCcc) bitten und auf den aktuellen Stand beim geplanten Feuerwehrausbildungs- und Katastrophenschutzzentrum (FAZ/KAZ) hinweisen.

Das für die Errichtung des MUCcc vorgesehene Grundstück liegt innerhalb des Vorranggebietes „Flughafenentwicklung“ des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP 4.5.1 (Z) i.V.m. Anhang 6). In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen.

Zur Entwicklung eines modernen internationalen Drehkreuzflughafens gehören nicht nur rein flugbetriebliche Einrichtungen, sondern auch Einrichtungen im Bereich Non-Aviation. Die Stadt Freising und weitere Fachstellen haben

Postanschrift
80525 München
Hausadresse
Prinzregentenstr. 28, 80538 München

Telefon
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwi.bayern.de
Internet
www.stmwi.bayern.de

Öffentliche Verkehrsmittel
U4, U5 (Lehel)
16, 100 (Nationalmuseum/
Haus der Kunst)

der obersten Landesplanungsbehörde im Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie Unterlagen übermittelt, auf deren Basis davon auszugehen ist, dass das Vorhaben mit den Festlegungen zum Vorranggebiet Flughafenentwicklung vereinbar ist. Bei Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Vorranggebiet Flughafenentwicklung sind weder eine Herausnahme des Grundstücks aus dem Vorranggebiet noch ein Zielabweichungsverfahren erforderlich.

Unbeschadet dessen sind bei den weiteren Prüfungs- und Genehmigungsverfahren auch (sonstige) Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in den notwendigen Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Vor Einleitung eines Bauleitplanverfahrens durch die Stadt Freising ist keine weitere Äußerung seitens des StMWi erforderlich. Die Regierung von Oberbayern ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Die Regierung wird sich zu den dann vorliegenden Planungsunterlagen äußern und sich dabei mit dem StMWi abstimmen.

Die in der Anlage 2 (Schreiben des Landrates des Landkreises Freising (10.08.2021): „Entwicklung des Kammermüllerhofs zur Gemeinbedarfsfläche des Landkreises“) Ihres Schreibens vom 12. August 2021 dargestellten Planungen für den Neubau eines Feuerwehr-Ausbildungszentrums in der Nähe des Flughafens München sind mit den Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern vereinbar. Eine abschließende landesplanerische Bewertung kann jedoch erst im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Christine Herrgott
Ministerialrätin

Anlage 3.3



Stellungnahme der FMG zur raumordnungsrechtlichen Einordnung der geplanten Eventarena westlich des Flughafengeländes [Stand: 28.10.2021]

1. Ergebnis

Das Vorhaben steht im Einklang mit dem Ziel 4.5.1 des LEP. Anhand der für den Flughafen München entwickelten fachplanungsrechtlichen Kriterien entspricht das Vorhaben als flughafeninduzierte und flughafenaffine Nutzung den in der Planfeststellung anerkannten Funktionen des Flughafens.

2. Ausgangslage

a) Projekt

Die SWMunich Real Estate GmbH beabsichtigt, auf einem an das Flughafengelände angrenzenden Grundstück westlich der Öffentlichen Tankstelle West ein multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum (Eventarena) zu errichten und zu betreiben.

b) Bauleitplanung

Das für das Vorhaben vorgesehene Grundstück liegt außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes auf dem Gebiet der Stadt Freising im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“; festgesetzt sind dort Flächen für Landwirtschaft und Wald. Für die bauplanungsrechtliche Zulassung des Vorhabens will die Stadt Freising einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB aufstellen.

c) Landesplanung

Das Grundstück, auf dem das Vorhaben realisiert werden soll, liegt innerhalb des Vorranggebiets „Flughafenentwicklung“ gemäß dem Ziel [Z] 4.5.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) mit Stand 01.01.2020 in Verbindung mit Anhang 6 des LEP:

4.5.1 Verkehrsflughafen München

[G] Der Verkehrsflughafen München soll als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrsanknüpfung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung Südbayerns sicherstellen.

[Z] Für den Verkehrsflughafen München ist eine dritte Start- und Landebahn mit den erforderlichen Funktionsflächen zu errichten.

[Z] Die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche ist als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt. Dieses ist im Anhang 6 dargestellt.

Die für den Verkehrsflughafen München festgelegten Erfordernisse der Raumordnung werden im LEP Bayern wie folgt begründet:

Der Verkehrsflughafen München ist internationaler Netzknoten nach den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und dient der Anbindung Bayerns an das nationale, kontinentale und interkontinentale Luftverkehrsnetz im Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr. Als führendes europäisches Luftfahrt-Drehkreuz hat der Verkehrsflughafen München für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung, die gefestigt und weiterentwickelt werden soll. Für einen leistungsfähigen bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München soll durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden. Der bestehende Verkehrsflughafen München ist mit seiner Kapazität nicht in der Lage, die zukünftige Luftverkehrsnachfrage zu bewältigen. Um das zu erwartende Verkehrsaufkommen auch künftig abwickeln zu können, ist eine Erweiterung der Bahnkapazität um eine dritte Start- und Landebahn mit den entsprechenden Funktionsflächen erforderlich. Der Kapazitätsausbau sichert zudem die für den Standort Bayern wichtige europäische Drehkreuzfunktion des Verkehrsflughafens München. Zur dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und zur Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten wird das Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt (vgl. Anhang 5, i.d.F.v. 01.03.2018: Anhang 6). In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. Unberührt davon bleibt die Zulässigkeit von Verkehrsprojekten zur Erschließung des Flughafens

3. Zielkonformität der Eventarena

Nach Auffassung der Stadt Freising und der Flughafen München GmbH (FMG) steht das Vorranggebiet Flughafenentwicklung dem Vorhaben nicht als konkurrierende raumbedeutsame Nutzung entgegen, so dass es keines dem Bauleitplanverfahren vorgeschalteten Zielabweichungsverfahrens nach Art. 4 BayLPlG bedarf. Nach § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 ROG haben Vorranggebiete den Zweck, Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind, festzulegen und andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen in diesem Gebiet auszuschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind. Nach Plansatz 4.5.1 [Z] legt der LEP die für die **weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche** als Vorranggebiet Flughafenentwicklung fest. Es geht also darum, die erforderlichen Flächen für diese weitere Entwicklung dauerhaft zu sichern. Die Erforderlichkeit einer Entwicklung richtet sich nach den Funktionen des Verkehrsflughafens München. Vorhaben, die diesen fachplanerisch anerkannten Funktionen entsprechen, erfüllen auch die raumordnerischen Voraussetzungen für ihre Zulassung im Vorranggebiet, sind also zielkonform.

Daher ist ein Zielabweichungsverfahren nicht erforderlich. Erst wenn sich ein eindeutiger Normverstoß ergeben würde, wäre ein Zielabweichungsverfahren erforderlich (Goppel, in: Spannowsky/Runkel/Goppel, Raumordnungsgesetz; § 6 Rn 15 bis 19). Die Auslegung von

Planungsnormen folgt den gleichen Maßstäben wie bei der Auslegung von Rechtsnormen. Wie jede Form der Auslegung findet auch die Auslegung von Planungsnormen ihre Grenze am Wortlaut der auszulegenden Planungsnorm [Spannowsky, Umfang und Grenzen des Anpassungsgebots nach § 1 Abs. 4 BauGB, ZfBR 2015, 445].

Eine nach diesen Maßstäben erfolgende Auslegung bestätigt die Zielkonformität des Vorhabens:

- a) Die weitere Flughafenentwicklung, die mit dem Ziel 4.5.1 des LEP gewährleistet werden soll, wird durch das Vorhaben nicht verhindert oder beeinträchtigt. Nach Maßgabe der langfristigen, auf einen Planungshorizont von 15 Jahren ausgerichteten Masterplanung der Flughafen München GmbH sind auf dem Grundstück westlich der Öffentlichen Tankstelle West keine der Abwicklung des Luftverkehrs dienenden Flugbetriebsflächen vorgesehen. Die luftseitige Flughafenentwicklung ist durch den bestandskräftigen 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011 vorgezeichnet. Hier haben der 98. ÄPFB und die ihm nachfolgenden Entscheidungen eine fachplanerische Konkretisierung der Raumnutzung im Vorranggebiet insbesondere durch flugbetriebliche Anlagen [Start-/Landebahn, Vorfelder, Rollwege, Terminal etc.] im östlichen Teil des Vorranggebiets konkretisiert. Die Erweiterung des Start-/Landebahnsystems einschließlich der Rollwege sowie der weitere Ausbau der Vorfeld- und Terminalinfrastruktur finden demnach primär in den Bereichen östlich bzw. nord-östlich der bestehenden Flugbetriebsflächen statt. Entsprechend ist auch der großflächige Umgriff des Vorranggebiets Flughafenentwicklung ausgerichtet. Auch eine über den bestandskräftig zugelassenen Ausbau hinausgehende langfristige luftseitige Flughafenentwicklung würde unter Berücksichtigung der erforderlichen Schnittstellen und Anschlusspunkte nicht im Westen des Flughafengeländes stattfinden können.

Die weitere landseitige Entwicklung in den westlichen Flughafenbereichen, konkret in den Bebauungsbändern nördlich und südlich der Zentralallee, erfolgt im Wesentlichen durch eine Verdichtung der Bebauung bzw. durch eine Überplanung von innerhalb des Flughafengeländes gelegenen Grünflächen. Neben den betriebsnotwendigen Einrichtungen z.B. zur Energieversorgung oder für das Fahrzeug- und Winterdienstmanagement stehen hier auch ausreichend Flächenpotentiale zur Verfügung, um den Flughafen als Innovations- und Mobilitätsstandort weiterzuentwickeln. Ein Zugriff auf die außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes gelegenen Flächen ist auf absehbare Zeit nicht geplant und auch nicht notwendig.

Die weitere luft- und landseitige Flughafenentwicklung ist somit sichergestellt und steht dem Vorhaben auch unter dem Gesichtspunkt, dass es in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafengelände liegt, nicht entgegen. Wie unten noch

ausgeführt wird, entspricht das Vorhaben den kommunikativen Funktionen eines modernen Verkehrsflughafens. Soweit es also in der Verlängerung des planfestgestellten landseitigen Bebauungsbandes erfolgt, steht es nicht im Widerspruch zu den fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen des Flughafens, liegt aber außerhalb des fachplanungsrechtlich gesicherten Umgriffs. Allein der Umstand, dass die planungsrechtlichen Grundlagen nicht über ein luftrechtliches Planfeststellungsverfahren, sondern über ein kommunales Bauleitplanverfahren geschaffen werden sollen, führt aber nicht zu einer Zieldivergenz.

- b) Neben der Sicherstellung der baulichen Weiterentwicklung des Flughafens soll mit dem Vorranggebiet auch das Heranrücken von mit dem Flughafenbetrieb unverträglichen Nutzungen verhindert werden. Ein solches Verständnis legt neben dem Wortlaut des Ziels auch die räumliche Dimensionierung des Vorranggebiets nahe. Dieser Umstand darf bei der Auslegung nicht unberücksichtigt bleiben. Eine Inanspruchnahme aller im Vorranggebiet liegenden Flächen für die (bauliche) Flughafenentwicklung selbst ist weder geplant noch realistisch. Dem Schutz des Flughafens von unverträglicher heranrückender Nutzung kommt daher bei der Auslegung des Ziels 4.5.1. besonderes Gewicht zu.

Die insbesondere zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen und sicheren Flugbetriebs notwendige Schutzwirkung des Vorranggebiets Flughafenentwicklung ist nach wie vor unabdingbar. Bei der Planung z.B. von Windkraftanlagen, Photovoltaik-Flächen und dem Kiesabbau (Nassauskiesungen) oder Gewerbebetrieben mit starker Rauchentwicklung sind die Belange der Flugbetriebssicherheit unmittelbar betroffen. Daher besteht der Bedarf an einer entsprechenden raumordnerischen Planung zur Abwehr solcher konkurrierenden Nutzungen fort.

Die Realisierung des Vorhabens in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens hingegen lässt keine diesbezüglichen Konflikte erwarten. Sowohl die vom Flughafen ausgehenden Emissionen, v.a. Fluglärm, als auch die von der Multifunktionshalle ausgehenden Emissionen wie Verkehrs- und Betriebslärm beeinflussen sich nicht wechselseitig nachteilig. Den betrieblichen Anforderungen des Vorhabens an den Schallschutz kann mit entsprechenden baulichen Maßnahmen begegnet werden.

Es ist zudem davon auszugehen, dass die zugunsten des Flughafens wirkende Siedlungssteuerung hier auch zugunsten des Vorhabens wirkt und mit dem Betrieb der Eventarena und dem Zu- und Abfahrtsverkehr keine zusätzlichen Lärmbetroffenheiten in bewohnten Gebieten einhergehen.

Mit dem Vorhaben wird somit keine mit dem Flughafenbetrieb unverträgliche benachbarte Nutzung etabliert, die mit der entsprechenden Schutzwirkung des Vorranggebiets abgewehrt werden müsste.

4. Nutzung von Synergieeffekten

a) Landseitige Anbindung

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft des Vorhabens zum Flughafengelände lassen sich erhebliche Synergieeffekte erzielen. So kann der FMG-Konzern v.a. den in den Abendstunden benötigten Parkraumbedarf für Konzertbesucher der Multifunktionsarena in den dann weitgehend nicht genutzten, bereits vorhandenen Parkhäusern für Flughafenbeschäftigte zur Verfügung stellen. Die Ver- und Entsorgung des Vorhabens kann direkt über das vorhandene Sparten-Netz des Flughafens erfolgen. Damit kann der FMG-Konzern seine flughafenaffine Infrastruktur auch zu Zeiten nutzen, in denen diese sonst brach liegen würde. Der dadurch erzielte Umsatz steigert die Rentabilität der flughafenaffinen Infrastruktur des FMG-Konzerns und kann dadurch finanziell zu deren Erhalt beitragen.

Die Multifunktionsarena profitiert zudem von der verkehrlichen Anbindung des Flughafens an das S-Bahn-Netz und an das örtliche und überörtliche Straßennetz [B301, A92, Flughafentangente Ost]. Die Leistungsfähigkeit des Anschlusses der Multifunktionsarena an die B301 lässt sich mit punktuellen Ausbauten und Signalisierungen der Knotenpunkte sicherstellen. Das Privatstraßennetz der FMG innerhalb des Flughafengeländes ist v.a. mit der Inbetriebnahme des Verkehrsknotens West O ausreichend leistungsfähig.

Aufgrund der Möglichkeit, die vorhandene landseitige Flughafeninfrastruktur mitbenutzen zu können, können die entsprechenden Einrichtungen auf dem Betriebsgelände der Multifunktionshalle entfallen bzw. minimiert werden und führen zu einer erheblichen Reduzierung des Flächenverbrauchs.

b) Luftseitige Anbindung

Neben der Anbindung an das Straßen- und Schienennetz profitiert der Standort von der unmittelbaren Nähe zum Flughafen München mit zahlreichen nationalen und internationalen Verbindungen. Gerade bei Großveranstaltungen wie z.B. Konzerten weltbekannter Künstler oder großen Konferenzen setzt sich das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen bzw. Teilnehmern zusammen. Die Verknüpfung der Multifunktionsarena mit dem Flughafen München und dessen internationalem Streckennetz ist somit im Hinblick auf den Kreis der Besucher bzw. Nutzer der Arena ein wesentliches Standort-Kriterium. Überdies können die Gäste auf zusätzliche Reiseschritte verzichten, was wiederum das damit verbundene landseitige Verkehrsaufkommen entfallen lässt. Dies unterstreicht neben der

Nutzbarkeit der vorhandenen landseitigen Infrastruktur in besonderem Maße die Vorteile des Standorts unmittelbar westlich des Flughafens.

5. Flughafenrelevanz der Dienstleistungs-, Veranstaltungs- und Kongressangebote

Bereits in der Vergangenheit wurden und werden auch künftig die Einrichtungen des Flughafens in vielerlei Hinsicht für Kongress- und Unterhaltungsangebote sowie Events genutzt. So wurden z.B. unter anderem auf der Freifläche des Munich Airport Centers {MAC} und im Besucherpark in den letzten Jahren folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- Family & Music Days Flughafen [2017, 2018]
- Airport Beach Event Tag [2007]
- Weihnachts- und Wintermarkt [2014 bis 2019]
- Beachvolleyball-Event [2008]
- OPENAIRPORT - Rock- und Popfestival [2008]
- Polo Turnier [2010]
- Fußball WM / EM Public Viewing [2014, 2016, 2018]
- Surf & Style [2011 bis 2016]
- Tennis BMW Open [2014, 2015, 2017]
- Golf Event Porsche European Open [2015]
- Taste & Style [2017, 2018]
- Bike & Style [2017, 2018]
- Inno & Style [2018]
- Welcome Event der Olympioniken Sotschi [2014]
- Basketball Spiel FC Bayern München [2017]
- Sommerfest im Besucherpark [2016 bis 2019]
- Bayern 3 Liveclub Konzert: Imagine Dragons [2017]
- Eventreihe 1860 München Tag im MAC Forum [2008]

Das belegt nachhaltig, welche Bedeutung der Flughafen als Veranstaltungsort für seine Kunden und das Umland bereits hat. Auch das Munico im Zentralbereich des Flughafens hat sich mittlerweile mit einem Angebot auf über 2.000 m² als Tagungs- und Konferenzzentrum etabliert.

Die geplante Eventarena greift diese kommunikative Funktion des Flughafens mit seinen Kunden und dem Umland auf. Durch das Vorhaben wird diese kommunikative Funktion des Flughafens, die neben seiner ursprünglichen Aufgabe als Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur getreten ist, ergänzt. Das bereits bestehende Portfolio des Flughafens an Angeboten für Dienstleistungen, Kongresse und Veranstaltungen im Interesse der Passagiere in einem größeren Maßstab wird erweitert. Die Entwicklung belegt, dass die Funktion internationaler Verkehrsflughäfen mittlerweile weit über die

originäre Verkehrsabwicklung (Flugzeug- und Passagierabfertigung) hinausgeht. Gerade Drehkreuze wie der Flughafen München stehen für die Vernetzung von Menschen und das Zusammentreffen von Geschäftsreisenden, Urlaubern und Besuchern mit Flughafenmitarbeitern und Menschen aus der Region. Dieser Vernetzungsfunktion kommt vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels (Globalisierung, Migration etc.) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Die Nutzer des Flughafens erwarten eine kontinuierliche quantitative und qualitative Verbesserung von Angeboten, die diese Vernetzung bzw. dieses Zusammentreffen ermöglichen, wie z.B. Konferenzcenter, Arbeits- und Übernachtungsmöglichkeiten, Unterhaltungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Entertainmentangebote.

Große Verkehrsflughäfen wie München, haben mittlerweile in ihrer luft- und landseitigen Struktur ein urbanes Umfeld. Über die technischen Abfertigungsprozesse hinaus werden von den Nutzern diverse Angebote zur Versorgung, für Service-Dienstleistungen und eben auch zur Unterhaltung bzw. für Konferenznutzungen nachgefragt. Für den Flughafen München gilt dies unter Berücksichtigung der Entfernung zu den entsprechenden innerstädtischen Strukturen der Landeshauptstadt im besonderen Maß.

Die Multifunktionsarena kann einen erheblichen Beitrag zur Stärkung des Flughafenstandorts München im internationalen Wettbewerb leisten. Nationale wie auch internationale Passagiere berücksichtigen bei der Gestaltung ihrer Reisekette die Attraktivität und Angebotsvielfalt der in Frage kommenden Drehkreuz-Flughäfen. Mit den Angeboten, die in der Multifunktionsarena abgebildet werden, lässt sich die Aufenthaltsqualität sowohl für Originär-Passagiere als auch für Umsteiger sowie für Gäste bzw. Besucher erheblich steigern. Im Hinblick auf Veranstaltungen und Konferenzen wird der Flughafen zum Bestandteil bzw. sogar zum Ziel der Reise.

Ein Vergleich mit anderen europäischen und internationalen Flughafenstandorten zeigt, dass eine solche Nachfrage tatsächlich besteht. So verfügen z.B. die internationalen Flughäfen Dubai (DXB), Nashville (BNA) oder Copenhagen (CPH) über großräumige Veranstaltungs- und Eventbereich auf den Betriebsbereichen oder in deren Nachbarschaft.

6. Begriff der Flughafenanlage in der Fachplanung

Diese Entwicklung der gewandelten Bedeutung von internationalen Drehkreuzflughäfen hat die Regierung von Oberbayern als für den Flughafen München zuständige Planfeststellungsbehörde in der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung bereits Rechnung getragen. Es ist bestandkräftig verbeschrieben, dass zu einem Flughafen nicht nur die technischen Vorrichtungen zur Abwicklung des Luftverkehrs gehören, sondern auch Einrichtungen, die von einem internationalen Publikum an einem Drehkreuz erwartet werden. Im 128. Änderungsbescheid-Plangenehmigung vom 02.02.2018 führt die Regierung auf den Seiten 27 f. u.a. aus:

Zu einem Flughafen können ... auch Anlagen und Einrichtungen gehören, die zwar nicht die bereits genannten Funktionen erfüllen, die aber den Bedürfnissen der Nutzer des konkreten Flughafens dienen, von diesen erwartet werden und deshalb häufig bzw. typischerweise auf einem Flugplatz mit entsprechender Funktion vorhanden sind. Solche Anlagen und Einrichtungen dienen zwar nicht der Verkehrsfunktion des Flughafens (im engeren Sinn), sie stehen aber in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Flugbetrieb. Derartige Anlagen und Einrichtungen können in die Planfeststellung einbezogen werden, ohne einen funktionalen Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion (im engeren Sinn) aufweisen zu müssen.

....
Ausgehend von dieser Auslegung des Begriffs „Flughafen“ bzw. „Flughafenanlage“ ist festzustellen, dass die Auslegungskriterien selbst nicht unveränderlich sind. Bereits das Kriterium „Berücksichtigung der Bedürfnisse der Passagiere“ oder die Bezugnahme auf die Verkehrsfunktion und die Bedeutung des konkreten Flughafens impliziert, dass sich diese Kriterien – auch abhängig von der Erwartung der Passagiere – im Laufe der Zeit ändern bzw. weiterentwickeln können.

Beispielhaft sind hier sich ändernde Erwartungshaltungen von Passagieren angesichts der weiterhin wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs im Rahmen der Freizeitgestaltung sowie durch technische Neuerungen zu nennen. Wo früher nur eine Anlage zum Betreten oder Verlassen eines Flugzeugs genügt hat, werden heute an einem internationalen Verkehrsflughafen mit Drehkreuzfunktion Einrichtungen zur Steigerung des Komforts erwartet. Umsteiger halten sich länger auf dem Flughafengelände auf und wollen diesen Aufenthalt nicht in einer reinen „Wartehalle“ verbringen. Der Flughafen selbst ist Treffpunkt, etwa für Konferenzen, und kann somit sogar Ziel der Reise sein. Internationale Verkehrsflughäfen sind heute „Städte im Kleinen“, in denen die „Kurzzeitbewohner“ alles erwarten, was sie kurzfristig während ihres Aufenthalts an Gütern und Dienstleistungen benötigen.

Die Bewertung der „Flughafenentwicklung“ und ihr etwa entgegenstehender Nutzungen hat die genehmigungsrechtlich abgesicherte Wandlung des Flughafenbegriffs zu beachten. Zur weiteren Beschreibung wird auf die Anlage Bezug genommen. Diese Unterlagen waren auch Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und liegen dem StMB vor. Eine Konkurrenz im Sinne des Ziels 4.5.1 des LEP ist jedenfalls dann nicht anzunehmen, wenn die für die Fachplanung entwickelten Kriterien das Vorhaben als flughafeninduzierte bzw. flughafenaffine Nutzung entsprechend dem erweiterten Flughafenzusammenhang erscheinen lassen.

7. Zusammenfassung

- Das Vorhaben ist mit dem Schutzzweck des Vorranggebiets (weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München) vereinbar.
- Die im Ziel 4.5.1 des LEP Bayern genannte Flughafenentwicklung darf demzufolge nicht allein auf die unabdingbar notwendige luft- und landseitige Infrastruktur zur Verkehrsabwicklung abzielen.
- Die Funktionen eines internationalen Drehkreuzflughafens gehen mittlerweile weit über die reine Abwicklung des Luftverkehrs hinaus.

- Die Bedeutung von Flughäfen als „Städte im Kleinen“ mit den entsprechenden Versorgungs-, Vernetzungs- und Unterhaltungsangeboten muss bei der Auslegung des Begriffs „Flughafen“ daher entsprechende Berücksichtigung finden.
- Die Eventarena lässt sich aufgrund ihres Flughafenbezugs unter den Begriff der Flughafenentwicklung subsumieren.
- Auch unter dem Gesichtspunkt der Abwehrfunktion des Vorranggebiets gegenüber mit dem Flughafenbetrieb unverträglichen bzw. konkurrierenden Nutzungen lässt sich kein Zielverstoß feststellen.

Anlage:

„Anforderungen an einen internationalen Verkehrsflughafen“